市町村議会で議決した意見書（平成29年6月～平成30年３月）

平成30年3月28日現在

No.	市町村名	件名	議決年月日	頁
1	宮古市	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.3.19	1
2	久慈市	ライドシェアの導入に反対し、安全安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.3.6	2
3	一関市	国民健康保険制度の財源確保に関する意見書	H30.3.15	3
4	二戸市	日米地位協定の抜本的改正を求める意見書	H30.3.15	4
5	二戸市	生活保護基準引き下げの撤回を求める意見書	H30.3.15	5
6	八幡平市	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.3.20	6
7	奥州市	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.2.15	7
8	滝沢市	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.3.22	8
9	岩手町	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.3.15	9
10	矢巾町	ライドシェアの導入に反対し、安全安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書の提出について	H30.3.20	10
11	平泉町	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.3.15	11
12	住田町	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.3.9	12
13	山田町	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.3.12	13
14	普代村	私学助成の充実を求める意見書	H29.12.14	14
15	普代村	日本政府がすみやかに核兵器禁止条約に署名し、国会が批准することを求める意見書	H29.12.14	15
16	普代村	ライドシェアの導入を慎重に審議し、安全・安心なタクシー事業の推進を求める意見書	H30.3.14	16
17	軽米町	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.3.9	17
18	野田村	教職員定数の改善及び義務教育費国庫負担制度拡充に係る意見書	H29.6.16	18
19	野田村	日本政府に対し、核兵器禁止条約の国連会議に参加し、条約実現に真剣に努力するよう求める意見書	H29.6.16	19
20	野田村	国民の権利と安心・安全をまもる公務・公共サービスの拡充を求める意見書	H29.6.16	20
21	野田村	日本政府がすみやかに核兵器禁止条約に署名し、国会が承認することを求める意見書	H29.9.14	21
22	野田村	全国森林環境税の創設に関する意見書	H29.9.14	22
23	野田村	私学助成の充実を求める意見書	H29.9.14	23

24	野　田　村	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書の提出について	H30.3.16	24
25	洋　野　町	ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書	H30.3.9	25

市町村議会名	意見書の内容
宮　古　市	【議決年月日】平成 30 年３月 19 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、内閣府特命担当大臣（規制改革） 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 国は、平成 28 年７月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年 11 月に中間報告書をまとめた。また、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めている。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し、安定したサービスの提供が困難であることや、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になること、事業主体は一切運送に関する責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となること、他国では自動車配車アプリを運営する事業者と登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で集団訴訟が提起されていることなど、多くの問題点が識者からも指摘されている。 このように多くの問題点を有しているライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全・安心が担保されない事態が常態化する恐れがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道を含めた地域公共交通の存立が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねない。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道やバスに対し、タクシー事業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細かなドア・ツー・ドアの公共交通機関である。国民の安全・安心で快適かつ便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想される。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全・安心で快適かつ便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望する。 以上、地方自治法第９９条の規定により意見書を提出する。

市町村議会名	意見書の内容
久　慈　市	【議決年月日】平成 30 年３月６日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、内閣府特命担当大臣（規制改革） 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 国は、平成 28 年７月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年 11 月に中間報告書をまとめた。また、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めている。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し安定したサービスの提供が困難であることや、24 時間稼働の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になること、事業主体は一切運送に関する責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となること、他国では自動車配車アプリを運営する事業者と登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で集団訴訟が提起されていることなど、多くの問題点が識者からも指摘されている。 このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全安心が担保されない事態が常態化する恐れがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道を含めた地域公共交通の存立が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねない。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道やバスに対し、タクシー事業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細かなドア・ツー・ドアの公共交通機関である。国民の安全安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想される。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全安心で快適かつ便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望する。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

市町村議会名	意見書の内容
一　関　市	【議決年月日】平成 30 年３月 15 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、総務大臣、財務大臣、厚生労働大臣 【件　　　名】国民健康保険制度の財源確保に関する意見書 国民健康保険(以下国保という)は皆保険制度として 1961 年にスタートしました。以来、組合健保や協会けんぽ等、他の保険に加入できない全ての国民の健康を守る重要な制度となっています。そのため、国保法第１条では社会保障制度であることも謳っています。 皆保険制度のため、当市の加入している被保険者の 44.5%は無職であり、所得 100 万円以下の世帯が 60%を占めています。 このように「低所得者」や「高齢者」が多いことから、広域化だけでは解決できない構造的問題を抱えています。そのため、所得に占める国保税の負担率は 10.9%と他の保険制度より重く、滞納やそのための差押えも発生し、最悪の事態である資格証明書によって、体調が悪いにもかかわらず受診を控える事態も生まれています。 このような事態を改善するよう国においては、下記事項の実現を強く要望します。 記 1　被保険者の負担軽減を図るため、国の負担割合を増やすこと。 2　低所得者に対する一層の減免を図ること。 以上、地方自治法第 99 条の規定により、意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
二　戸　市	【議決年月日】平成 30 年３月 15 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、外務大臣、防衛大臣、内閣府特命担当大臣（沖縄及び北方対策担当） 【件　　　名】日米地位協定の抜本的改正を求める意見書 我が国には、「日米安全保障条約」と「日米地位協定」にもとづく米軍施設・区域（以下、米軍基地）が、３０都道府県に１２８施設・約９８０平方キロメートル（２０１７年度末・米軍専用施設は１３都道府県に７８施設・２６４平方キロメートル）にわたって存在している。 米軍基地に隣接する全国の自治体は、長年にわたって基地の存在によって派生する住民生活への過重な負担を強いられてきた。とくに全国の米軍専用施設の約７０．４％が集中する沖縄県は、米軍機の事故や航空機騒音、環境問題や、米軍人・軍属等による犯罪・事件が後を絶たず、地域住民の生活が危険にさらされ圧迫されている。 沖縄県以外でも米軍艦艇と民間船舶の事故が各地で多発しており、危険性が指摘される「オスプレイ」の全国展開もすすんでいる。地位協定の問題は沖縄県だけの問題ではない。 日米地位協定は、日米の安全保障体制や我が国の社会環境が大きく変化しているにもかかわらず、１９６０年に締結されて以来、５０年以上もの間、一度も改正されていない。これまで一定の運用改善や環境補足協定の締結等がなされてはきたものの、米軍基地から派生するさまざまな事件・事故等から国民の生命・財産と人権を守るためにはまだ不十分といわざるを得ず、根本的な解決のためには日米地位協定を抜本的に見直す必要がある。 よって、国会及び政府におかれては、下記の措置について万全を期すよう強く要請する。 記 １　国民の生命・財産・人権を守る立場に立ち、日米地位協定を抜本的に見直しすること。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

市町村議会名	意見書の内容
二　戸　市	【議決年月日】平成 29 年 12 月８日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、財務大臣、総務大臣、厚生労働大臣、一億総活躍担当大臣 【件　　　名】生活保護基準引き下げの撤回を求める意見書 生活保護は、国民の生存権とそれを守る国の責務を定めた憲法第２５条に基づいて、国民に健康で文化的な最低限度の生活を保障するための制度です。格差と貧困の拡大により、この制度を必要とする国民が増え続けています。 しかし、２０１８年度予算案及び国会に提出予定の生活保護法改正案によって、生活保護の生活扶助基準額が１８年１０月分から段階的に削減され、最大で５％の減額となり、６７％の生活保護世帯の受給額が減少します。また、母子加算についても、平均２割削減される予定になっています。 生活保護基準は、最低賃金や地方税の非課税基準、各種社会保険制度の保険料や一部負担金の減免基準、就学援助などの諸制度と連動しており、低所得者層を中心に生活保護を利用していない市民生活全般にも多大な影響を及ぼすことが懸念されます。 今回の見直しは、低所得者の中でも最下位の所得階層と生活保護世帯の消費実態を比較し、生活保護基準を第１・十分位層（所得階層を１０に分けた下位１０％の階層）の消費水準に合わせるという方法で行われました。しかし、生活保護を利用する資格のある人のうち実際に利用している人が占める割合（補足率）が２割以下といわれている状況において、第１・十分位層の中には、生活保護基準以下の生活をしている人たちが極めて多数含まれています。この層を比較対象とすれば、際限なく基準を引き下げ続けることになり、「健康で文化的な最低限度の生活」の水準自体を引き下げ、貧困のスパイラルを深めることになりかねません。見直し案を審議した社会保障審議会生活保護基準部会の報告書でも、検証結果を機械的に当てはめると子どもの健全育成のための費用が確保されないおそれがあることや、一般低所得世帯との均衡のみで生活保護基準を捉えていると絶対的な本来あるべき水準を割ってしまう懸念があることに注意を促しています。 よって、国会及び政府におかれては、「健康で文化的な最低限度の生活」を維持し、貧困の連鎖を防ぐため、下記の事項を講じられるよう強く要請します。 記 一、生活扶助基準の引き下げを撤回すること。最低生活費の算定に当たっては、「健康で文化的な最低限度の生活」を保障する額にすること。 二、子どものいる世帯の生活保護基準をこれ以上引き下げないこと。 三、生活保護世帯における貧困の連鎖を解消し、同世帯の子どもたちが一般世帯の子どもたちと比べて特段の制約を受けずに育つことができるようにするために、子どもの貧困問題や貧困の連鎖の観点から生活保護制度のあり方を検討すること。 四、年金、年金制度の最低補償機能を高め、高齢者・障がい者の貧困の問題に抜本的な取り組みを行うこと。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
八幡平市	【議決年月日】平成 30 年３月 20 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、規制改革担当大臣 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 政府は、平成 28 年７月シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年 11 月に中間報告書をまとめた。そして、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って、自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めている。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し、安定したサービスの提供が困難であること、24 時間稼働の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になることや、事業主体は一切運送にかかわる責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となること。他国では、自動車配車アプリを運営する事業者と、登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で、集団訴訟が提起されていることなど、多くの問題点が識者からも指摘されている。 このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全・安心が担保されない事態が常態化するおそれがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路面バスや貨物、鉄道も含めた地域公共交通の存在が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねない。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道・バスに対し、タクシー産業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせない、きめ細やかなドア・ツー・ドアの公共機関である。国民の安全・安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想される。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全・安心で快適かつ便利な交通機関として、利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望する。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

市町村議会名	意見書の内容
奥　州　市	【議決年月日】平成 30 年２月 15 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、総務大臣、国土交通大臣 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 国は、平成 28 年 7 月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年 11 月に中間報告書をまとめました。また、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めています。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し、安定したサービスの提供が困難であること、24 時間稼働の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になること、事業主体は一切運送に関する責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となること、他国では自動車配車アプリを運営する事業者と登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で集団訴訟が提起されていることなど、多くの問題点が識者からも指摘されています。 このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全・安心が担保されない事態が常態化する恐れがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道も含めた地域公共交通の存立が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねません。 特に、タクシー事業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、日常生活を送るためには欠かせないドア・ツー・ドアの公共交通機関です。国民の安全・安心で快適かつ便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想されます。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全・安心で快適かつ便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望します。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
滝　沢　市	【議決年月日】平成 30 年３月 22 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、内閣府特命担当大臣（規制改革） 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全安心で快適かつ便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望する。 理由 国は、平成 28 年７月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年 11 月に中間報告書をまとめた。また、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めている。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し安定したサービスの提供が困難であることや、24 時間稼働の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になること、事業主体は一切運送に関する責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となること、他国では自動車配車アプリを運営する事業者と登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で集団訴訟が提起されていることなど、多くの問題点が識者からも指摘されている。 このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全安心が担保されない事態が常態化する恐れがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道を含めた地域公共交通の存立が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねない。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道やバスに対し、タクシー事業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細かなドア・ツー・ドアの公共交通機関である。国民の安全安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想される。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全安心で快適・便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望する。 以上、地方自治法第９９条の規定に基づき意見書を提出する。

市町村議会名	意見書の内容
岩　手　町	【議決年月日】平成 30 年３月 15 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、総務大臣、国土交通大臣 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 政府は、平成 28 年 7 月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年 11 月に中間報告書をまとめました。そして、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めています。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し、安定したサービスの提供が困難であることや、24 時間稼動の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になることや、事業主体は一切運送にかかわる責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となること、他国では自動車配信アプリを運営する事業者と登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で集団訴訟が提起されていることなど多くの問題点が識者からも指摘されています。 このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全・安心が担保されない事態が常態化するおそれがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路面バスや貨物、鉄道も含めた地域公共交通の存在が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねません。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道・バスに対し、タクシー産業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細かなドア・ツー・ドアの公共交通機関です。国民の安全・安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想されます。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全・安心で快適かつ便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望します。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

市町村議会名	意見書の内容
矢　巾　町	【議決年月日】平成 30 年３月 20 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、内閣府特命担当大臣（規制改革） 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書の提出について 　地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全安心で快適かつ便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行われず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望する。 　理由 　国は、平成 28 年７月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年 11 月に中間報告書をまとめた。また、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めている。 　ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し安定したサービスの提供が困難であることや、24 時間稼働の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になること、事業主体は一切運送に関する責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となること、他国では自動車配車アプリを運営する事業者と登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で集団訴訟が提起されていることなど、多くの問題点が識者からも指摘されている。 　このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全安心が担保されない事態が常態化する恐れがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道を含めた地域公共交通の存立が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねない。 　特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道やバスに対し、タクシー事業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細かなドア・ツー・ドアの公共交通機関である。国民の安全安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想される。 　よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全安心で快適・便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望する。 　上記のとおり、地方自治法第９９条の規定により、意見書を提出する。

市町村議会名	意見書の内容
平　泉　町	【議決年月日】平成 30 年３月 15 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、規制改革担当大臣 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 国は、平成２８年７月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年１１月に中間報告書をまとめました。そして、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェア（無資格自家用車有償運送）の本格導入に向けた検討を進めています。 ライドシェアは、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる「白タク」行為を合法化するものであり、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされ、利用客の安全・安心が脅かされること、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し、安定したサービスの提供が困難であることや、２４時間稼働の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になること、事業主体は一切運送に関する責任は問われず、紛争等は当事者間（ドライバーと利用客）での解決となることなど、多くの問題点が識者からも指摘されています。 このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全・安心が担保されない事態が常態化する恐れがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道を含めた地域公共交通の存立が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねません。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道やバスに対し、タクシー事業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細かなドア・ツー・ドアの公共交通機関です。国民の安全・安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想されます。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全・安心で快適・便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望します。 以上、地方自治法第９９条の規定に基づき意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
住　田　町	【議決年月日】平成 30 年３月９日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、内閣府特命担当大臣（規制改革） 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 政府は、平成 28 年７月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年 11 月に中間報告書をまとめた。また、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めている。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものである。また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し安定したサービスの提供が困難である。24 時間稼働の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になることが危惧される。事業主体は一切運送に関する責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となる。他国では自動車配車アプリを運営する事業者と登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で集団訴訟が提起されていることなど、多くの問題点が識者からも指摘されている。 このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全安心が担保されない事態が常態化する恐れがある。また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道を含めた地域公共交通の存立が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねない。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道やバスに対し、タクシー事業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細やかなドア・ツー・ドアの公共交通機関である。国民の安全安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想される。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全安心で快適・便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望する。 以上、地方自治法第９９条の規定により意見書を提出する。

市町村議会名	意見書の内容
山　田　町	【議決年月日】平成 30 年３月 12 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、内閣府特命担当大臣（規制改革） 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 政府は、平成２８年７月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年１１月に中間報告書をまとめました。そして、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めています。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し、安定したサービスの提供が困難であることや、２４時間稼働の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になることや、事業主体は一切運送にかかわる責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となること、他国では自動車配車アプリを運営する事業者と登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で集団訴訟が提起されていることなど、多くの問題点が識者からも指摘されています。 このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全安心が担保されない事態が常態化するおそれがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路面バスや貨物、鉄道も含めた地域公共交通の存在が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねません。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道・バスに対し、タクシー産業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細かなドア・ツー・ドアの公共交通機関です。国民の安全安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想されます。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全・安心で快適かつ便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望します。 以上、地方自治法第９９条の規定に基づき意見書を提出する。

市町村議会名	意見書の内容
普　代　村	【議決年月日】平成 29 年 12 月 14 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、文部科学大臣、岩手県知事 【件　　　名】私学助成の充実を求める意見書 私立学校は、公教育の一翼を担い学校教育の充実、発展に寄与しています。 現在、私立学校の経営基盤は、厳しい環境におかれており、保護者の学費負担は家計を大きく圧迫しています。また、生徒一人当りにかけられる教育費が公立学校と比べて低いことが、教育諸条件が改善されない大きな要因になっています。 こうした状況の中で、教育条件の維持、向上と保護者の経済的負担の軽減を図るとともに、私立学校の経営の健全化に資するため、運営費をはじめとする公費助成の一層の充実が求められています。 よって、このような実情を勘案し、私学助成について特段の配慮をされるよう次のとおり要望いたします。 過疎地域の私立高校に対する特別助成の増額を含め、私学助成金を更に充実することを求めます。 以上、地方自治法第９９条の規定に基づき意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
普　代　村	【議決年月日】平成 29 年 12 月 14 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、外務大臣 【件　　　名】日本政府がすみやかに核兵器禁止条約に署名し、国会が批准することを求める意見書 核兵器禁止条約を交渉する国連会議は７月７日、核兵器禁止条約を国連加盟国の３分の２にあたる１２２カ国の賛成で採択しました。この会議に、唯一の戦争被爆国の日本政府は核保有国と歩調を合わせ参加しませんでした。 条約は、その前文で核兵器の非人道性を厳しく告発し、国連憲章、国際法、国際人道法にてらして、その違法性を明確に述べています。さらに、広島と長崎の被爆者に言及し核兵器廃絶の必要性を明確にしました。 条文第１条では、核兵器の法的禁止の内容を定め、加盟国に核兵器の「開発、実験、生産、製造、取得、保有、貯蔵」などの禁止を義務づけ、さらに「使用、使用の威嚇」などが禁止されています。第４条では、核兵器国や核の傘の下にいる国々が参加する余地をつくり、核兵器の完全撤廃に向けた枠組みが明確にされ、核保有国が条約に参加する道をつくっています。 今、核兵器が再び使われかねない危うい状態が続いています。核兵器の悲惨さを知る唯一の政府として、日本政府がすみやかに核兵器禁止条約に署名し、国会での批准を経て条約に正式に参加することを強く求めます。 以上、地方自治法第９９条の規定に基づき意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
普　代　村	【議決年月日】平成 30 年３月 14 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、総務大臣、国土交通大臣、内閣府特命担当大臣 【件　　　名】ライドシェアの導入を慎重に審議し、安全・安心なタクシー事業の推進を求める意見書 国は平成 28 年 7 月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年 11 月に中間報告書をまとめました。また、規制改革推進会議でも、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆる「ライドシェア」の本格導入に向けた検討を進めています。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し安定したサービスの提供が困難であることや、24 時間稼働の保証がなく、女性・高齢者の夜間利用が不便になること、ドライバーと利用客間での紛争解決となることなど、多くの問題点が識者から指摘されています。 このように問題のある、ライドシェアが日本全国に進出すれば、国内タクシー事業の産業基盤が奪われるばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道を含めた地域公共交通の存立が危機に陥ることも考えられます。 タクシーは、介護や通院、買い物などの際、また、高齢者や障がいを持つ人のなどの交通弱者にとって、日常生活を送るためには欠かせない交通機関です。このように国民にとっても安全・安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるきめ細かなタクシー事業の重要性は今後ますます高まることが予想されます。 よって国においては、ライドシェアの導入について慎重に審議し、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より快適・便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、安全・安心なタクシー事業の推進を求めます。 以上、地方自治法第 99 条の規定により、意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
軽　米　町	【議決年月日】平成 30 年３月９日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、内閣府特命担当大臣（規制改革担当大臣） 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 政府は、平成 28 年７月にシェアリングエコノミー検討会議を設置し、同年 11 月、中間報告書をまとめました。そして、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めています。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し、安定したサービスの提供が困難であることや、24 時間稼動の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になることや、事業主体は一切運送にかかわる責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となること、他国では自動車配車アプリを運営する事業者と登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で集団訴訟が提起されていることなど、多くの問題点が識者からも指摘されているところです。 このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全・安心が担保されない事態が常態化するおそれがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道も含めた地域公共交通の存在が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねません。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道・バスに対し、タクシー事業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細かなドア・ツー・ドアの公共交通機関です。国民の安全・安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想されます。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全・安心で快適かつ便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望します。 以上、地方自治法第９９条の規定により意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
野　田　村	【議決年月日】平成 29 年６月 16 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、財務大臣、総務大臣、文部科学大臣 【件　　　名】教職員定数の改善及び義務教育費国庫負担制度拡充に係る意見書 学校現場における課題が複雑化・困難化する中で子どもたちのゆたかな学びを実現するためには、教材研究や授業準備の時間を十分に確保することが不可欠です。そのためには教職員定数改善などの施策が最重要課題となっています。（公益財団法人）連合総合生活開発研究所の教職員の働き方・労働時間に関する報告書によると、７～８割の教員が月の時間外労働が 80 時間（過労死ライン相当）となっていること、１割がすでに精神疾患に罹患している可能性が極めて高いことなどが明らかになりました。明日の日本を担う子どもたちを育む学校現場において、教職員が人間らしい働き方ができるための長時間労働是正が必要であり、そのために教職員定数改善も欠かせません。 義務教育費国庫負担制度については、「三位一体改革」の中で国庫負担率が２分の１から３分の１に引き下げられました。いくつかの自治体においては、厳しい財政状況の中、独自財源による定数措置が行われていますが、地方自治体の財政を圧迫しています。国の施策として財源保障をし、子どもたちが全国どこに住んでいても、一定水準の教育を受けられることが憲法上の要請です。ゆたかなこどもの学びを保障するための条件整備は不可欠です。 よって、国会及び政府におかれては、地方教育行政の実情を十分に認識され、地方自治体が計画的に教育行政を進めることができるようにするために、下記の措置を講じられるよう強く要請します。 記 1.　計画的な教職員定数改善を推進すること。 2.　教育の機会均等と水準の維持向上をはかるため、義務教育費国庫負担制度の負担割合を２分の１に復元すること。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
野　田　村	【議決年月日】平成 29 年６月 16 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、外務大臣 【件　　　名】日本政府に対し、核兵器禁止条約の国連会議に参加し、条約実現に真剣に努力するよう求める意見書 今年３月 27 日から 31 日まで国連本部で核兵器禁止条約の国連会議（核兵器廃絶につながる、核兵器を禁止する法的拘束力のある協定について交渉する国連会議）の第１会期が 115 か国以上の参加で開かれ、今年秋の国連総会に向けて核兵器禁止条約を実現させる道筋（６月 15 日から７月７日の期間で開かれる第２会期において核兵器禁止条約の条文を決める）を決めました。５月 22 日には、同条約の草案が公表され、被爆者や被爆地自治体首長、市民社会から歓迎の声が上がっています。 しかし、日本政府はアメリカなど核保有国が参加していないことを理由にして国連会議の交渉に参加しませんでした。 世界で唯一の被爆国でありながら、核保有国に追随して国連会議に参加しないことは、「核兵器のない世界」を求める国民・被爆者の願いにも、世界世論にも反するものです。 日本政府は、こうした態度を改め、６月 15 日から国連本部で開かれる核兵器禁止条約の国連会議（第２会期）に参加し、条約実現に真剣に努力するよう求めるものです。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
野　田　村	【議決年月日】平成 29 年６月 16 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、財務大臣、文部科学大臣 【件　　　名】国民の権利と安心・安全をまもる公務・公共サービスの拡充を求める意見書 東日本大震災から６年が経過する中で、公務労働者は国・地方を分かたず、復興の実現に向けて全力で取り組んできました。そのような復旧・復興の活動は報道でも取り上げられ、公務・公共サービスの重要性や「構造改革」路線の問題点が指摘されるとともに、国民の命を守り安全・安心を確保するためには、国と地方の共同による責任と役割の発揮が重要であることが改めて明らかになりました。 一方で政府は、財政赤字の原因が公務員・公的部門職員の人件費であるかのように主張し、公務員の削減を進めると同時に、中央省庁再編、地方出先機関の統廃合や民営化・民間委託化などを推進してきました。 さらに政府は、毎年２％以上、５年間で 10%以上の正規職員の定数削減を現在も進めており、そのかわりに非常勤職員が多く採用されています。 憲法は国民の基本的人権を保障する上で、国にその責務があることを定め、そのために国の機関が設置されており、この機関の縮小や統廃合、公務員削減は、国の役割を放棄するものです。 また、地方創生や地方分権のもとに、国が果たすべき業務の地方自治体への移管が進められていますが、財源を伴わない権限移譲は地方自治体にとって重い負担となっています。さらに政府は、国の役割を地方自治体に丸投げする道州制まで検討しています。これらのことから住民の暮らしと命を守るために、国の出先機関の予算・人員体制を強化するなど行財政・司法の拡充が求められており、そのことは、住民の安心・安全を広げることによって地域経済の活性化、自治体財政の充実をはかる上でも急務の課題となっています。 つきましては、下記項目について早急に策を講じられるよう、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。 記 １.　憲法にもとづいて住民の暮らしと命、安心・安全をまもるために、国の機関にかかわる人員体制・予算を充実させること。「総定員法」は廃止し、「５年間で 10%以上」を削減する国家公務員の「定数削減計画」は中止すること。 ２.　全国一律の行政サービスを提供するうえで、国の出先機関が必要不可欠であることを踏まえ、廃止・縮小・移譲などを実施しないこと。 ３.　憲法で定められた国の責任を放棄して、地方自治体に国の役割を丸投げする道州制を導入しないこと。

市町村議会名	意見書の内容
野　田　村	【議決年月日】平成 29 年９月 14 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣 【件　　　名】日本政府がすみやかに核兵器禁止条約に署名し、国会が承認することを求める意見書 核兵器禁止条約を交渉する国連会議は本年７月７日、核兵器禁止条約を国連加盟国の３分の２にあたる 122 ヵ国の賛成で採択され、人類史上初めて「核兵器のない世界」への歴史的一歩を踏み出しました。核兵器が再び使われかねない危うい状態が続いている今だからこそ、核兵器の悲惨さを知る唯一の国の政府として、署名が開始される９月 20 日以降いち早く調印し、国会での承認を経て条約に正式に参加することを強く求めます。 核兵器禁止条約は、その前文で核兵器の非人道性を厳しく告発し、国連憲章、国際法、国際人道法に照らして、その違法性が明確に述べられています。さらに「核兵器使用の被害者（HIBAKUSHA）及び核実験の被害者にもたらされた容認しがたい苦難と損害に留意し」と、広島と長崎に被爆者に言及し核兵器廃絶の必要性を明確にしました。 しかし、この会議に、唯一の戦争被爆国の日本政府は核保有国と歩調を合わせ参加せず、全国の広島・長崎の被爆者は、恥ずかしく、悲しく、怒りをもって迎えました。 条文第１条では、核兵器の法的禁止の内容を定め、加盟国に核兵器の「開発、実験、製造、取得、保有、貯蔵」などの禁止を義務づけ、さらに「使用、使用の威嚇」などが禁止されています。 また、第４条では、核兵器国や核の傘の下にいる国々が参加する余地をつくり、核兵器の完全廃絶に向けた枠組みが明確にされ、核保有国が条約に参加する道を作りました。 いまこそ、核兵器の悲惨な体験を持った日本が条約締結に先頭に立つべきであります。 よって国及び関係機関が、次の事項について取り組むよう強く要望します。 記 １．　日本政府がすみやかに核兵器禁止条約に署名すること。 ２．　衆議院・参議院の両院ですみやかに核兵器禁止条約を承認すること。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
野　田　村	【議決年月日】平成 29 年９月 14 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、総務大臣、財務大臣、農林水産大臣、環境大臣、経済産業大臣、 【件　　　名】全国森林環境税の創設に関する意見書 我が国の地球温暖化策については、2020 年度及び 2020 年以降の温室効果ガス削減目標が国際的に約束されているが、その達成のためには、とりわけ森林吸収源対策の推進が不可欠となっている。 しかしながら、森林が多く所在する山村地域の市町村においては、木材価格の低迷や林業従事者の高齢化・後継者不足に加え、急速な人口減少など、厳しい情勢にあるほか、市町村が、森林吸収源対策及び担い手の育成等山村対策に主体的に取り組むための恒久的・安定的な財源が大幅に不足している。 このような中、政府・与党は「平成 29 年度税制改正大綱」において、「市町村が主体となって実施する森林整備等に必要な財源に充てるため、個人住民税均等割の枠組みの活用を含め都市・地方を通じて国民に等しく負担を求めることを基本とする森林環境税（仮称）の創設に向けて、地方公共団体の意見を踏まえながら、具体的な仕組み等について総合的に検討し、平成 30 年度税制改正において結論を得る」との方針を示したところである。 もとより、山村地域の市町村による森林吸収源対策の推進や安定した雇用の場の確保等の取組みは、地球温暖化防止のみならず、国土の保全や地方創生等にもつながるものであり、そのための市町村の財源の強化は喫緊の課題である。 よって、下記の制度創設について実現を強く求めるものである。 記 平成 29 年度税制改正大綱において、「市町村が主体となって実施する森林整備等に必要な財源に充てるため、個人住民税均等割の枠組みの活用を含め都市・地方を通じて国民に等しく負担を求めることを基本とする森林環境税（仮称）の創設」に関し、「平成 30 年度税制改正において結論を得る」と明記されたことから、森林・林業・山村対策の抜本的強化をはかるための全国森林環境税の早期導入を強く求める。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
野　田　村	【議決年月日】平成 29 年９月 14 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、財務大臣、文部科学大臣 岩手県知事 【件　　　名】私学助成の充実を求める意見書 私立学校は、公教育の一翼を担い学校教育の充実、発展に寄与しています。 現在、私立学校の経営基盤は、厳しい環境におかれており、保護者の学費負担は家計を大きく圧迫しています。また、生徒一人当たりにかけられる教育費が公立学校と比べて低いことが、教育諸条件が改善されない大きな要因になっています。 こうした状況の中で、教育条件の維持、向上と保護者の経済的負担の軽減を図るとともに、私立学校の経営の健全化に資するため、運営費をはじめとする公費助成の一層の充実が求められています。 よって、このような実情を勘案し、私学助成について特段の配慮をされるよう次のとおり要望いたします。 過疎地域の私立学校に対する特別助成の増額を求め、私学助成金を更に充実することを求めます。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
野　田　村	【議決年月日】平成 30 年３月 16 日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、内閣府特命担当大臣（規制改革担当大臣） 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書の提出について 政府は、平成 28 年７月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し同年 11 月に中間報告書をまとめました。そして、規制改革推進会議においても、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの本格導入に向けた検討を進めています。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止された、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し、安定したサービスの提供が困難であることや、24 時間稼働の保証がなく、特に女性や高齢者の夜間利用が不便になることや、事業主体は一切運送にかかわる責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となること、他国では自動車配車アプリを運営する事業者と登録するドライバーとの雇用関係の有無や地位確認等で集団訴訟が提起されていることなど、多くの問題点が識者からも指摘されています。 このように、多くの問題点を有しているにも関わらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全・安心が担保されない事態が常態化する恐れがあり、また、日本全国に展開されれば、国内タクシー事業ばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道も含めた地域公共交通の存在が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねません。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道・バスに対し、タクシー産業は高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細やかなドア・ツー・ドアの公共交通機関です。国民の安全安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、少子高齢化が一層進む中、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後ますます高まることが予想されます。 よって、国においては、地域の公共交通機関の役割を担っているタクシー事業者が、より安全・安心で快適かつ便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望します。 以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出します。

市町村議会名	意見書の内容
洋　野　町	【議決年月日】平成 30 年３月９日 【提　出　先】衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、内閣官房長官、総務大臣、国土交通大臣、規制改革担当大臣 【件　　　名】ライドシェアの導入に反対し、安全・安心なタクシー事業を守る施策推進を求める意見書 国は、平成 28 年７月、シェアリングエコノミー検討会議を設置し、一般のドライバーが利用客から運送対価を取って自家用車で利用客を送迎する、いわゆるライドシェアの導入に向けた検討を進めている。 ライドシェアは、普通第二種免許や運行管理者の配置も不要とされるなど、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる白タク行為を合法化するものであり、また、需給状況やドライバーによって運送対価が変動し安定したサービスの提供が困難であることや、事業主体は一切運送に関する責任は問われず、紛争等は当事者間での解決となることなど、多くの問題点が識者からも指摘されている。 このように多くの問題点を有しているにもかかわらず、ライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全安心が担保されない事態が常態化する恐れがあり、また、国内タクシー事業ばかりでなく、路線バスや貨物、鉄道を含めた地域公共交通の存立が危機に陥り、ひいては地域経済にも深刻な影響を与えかねない。 特に、地域交通の大動脈として存在する鉄道やバスに対し、タクシー事業は、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって、介護や通院、買い物など、地域で日常生活を送るために欠かせないきめ細かなドア・ツー・ドアの公共交通機関である。国民の安全安心かつ快適・便利な交通機関として、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っており、地域におけるタクシー事業の重要性は、今後においても高まることが予想される。 よって、国においては、地域の公共交通の役割を担っているタクシー事業者が、より安全安心で快適・便利な交通機関として利用客にサービスを提供できるよう、ライドシェアの導入は行わず、タクシー事業の適正化・活性化のための施策を推進するよう強く要望する。 上記のとおり、地方自治法第 99 条の規定に基づき意見書を提出する。